



Bruselas, 31 de mayo de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2018/0012 (COD)**

9011/1/18
REV 1

**TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165**

INFORME

De: Secretaría General del Consejo
A: Consejo

N.º doc. prec.: ST 9011/18 TRANS 203 MAR 64 ENV 307 CODEC 780 PECHE 165
N.º doc. Ción.: ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE
– Orientación general

1. INTRODUCCIÓN

1. El 16 de enero de 2018, la Comisión presentó la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo como parte del llamado «paquete sobre la economía circular».
2. El principal objetivo de la propuesta es alcanzar un nivel más elevado de protección del medio marino.
3. La Comisión considera que diecisiete años después de la entrada en vigor de la presente Directiva es necesaria una revisión exhaustiva. La propuesta deroga la Directiva actual, sustituyéndola por una nueva Directiva única.

4. La Directiva aborda la falta de un registro sistemático de los desechos entregados en los puertos y el intercambio insuficiente de información entre los Estados miembros. La Comisión pretende adaptar, en la medida de lo posible, la legislación de la UE al marco jurídico internacional (Convenio MARPOL). También ha observado que la Directiva vigente no es plenamente coherente con la legislación de la Unión sobre residuos, por lo que tiene intención de solucionar esta situación, entre otras cosas, creando planes de recepción y manipulación de desechos.
5. La Directiva también establece un sistema de tarifas indirectas para todos los buques con objeto de incentivar la entrega de desechos a las instalaciones portuarias receptoras.

2. TRABAJOS EN EL CONSEJO

6. El 17 de enero, la Presidencia búlgara solicitó a la Comisión que presentase la evaluación de impacto en el Grupo «Navegación». Posteriormente, el 24 de enero, la Comisión hizo una presentación general de la propuesta al Grupo.
7. El Grupo «Navegación» estudió la propuesta en sus reuniones de los días 1 y 21 de febrero, 1 y 8 de marzo, 12 y 19 de abril, y 2, 14, 22 y 24 de mayo de 2018. Entre los desafíos clave del expediente se incluye la obligación de que los buques entreguen los desechos trasladados a bordo antes de salir de cada puerto y que el coste de gestión de las instalaciones portuarias receptoras para la entrega y el tratamiento de desechos de buques se sufrague mediante el cobro de tarifas a los buques. La Presidencia ha formulado una propuesta transaccional entre las disposiciones que contiene la Directiva para abordar estos puntos.

8. El Grupo «Navegación» llegó a un acuerdo sobre varios cambios a la propuesta de la Comisión, entre los cuales pueden mencionarse:
- una exención para los Estados miembros que no tengan puertos ni buques que enarboles su pabellón;
 - una definición para los desechos pescados de forma no intencionada;
 - el paso de un régimen de inspecciones de control por el Estado rector del puerto a un enfoque basado en los riesgos;
 - la inclusión de los ingresos procedentes de programas y fondos para la gestión de residuos en el sistema de recuperación de costes.
9. La Presidencia considera que la orientación general no solo representa una solución equilibrada, sino también coherente de las cuestiones planteadas.
10. El 30 de mayo de 2018, el Comité de Representantes Permanentes estudió el proyecto de orientación general, tomó nota de las reservas pendientes y decidió remitir el texto al Consejo para su adopción.

3. TRABAJOS EN EL PARLAMENTO EUROPEO

11. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.^a Gesine Meissner (ALDE, DE) el 15 de marzo de 2018. La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) tiene competencias compartidas en algunas partes de la propuesta. La Comisión de Pesca (PECH) emitirá un dictamen sobre la propuesta. En su reunión del 7 de junio de 2018, la Comisión TRAN mantendrá su primer cambio de impresiones sobre la propuesta.

4. RESERVAS Y CUESTIONES PENDIENTES

12. Alemania mantiene una reserva general de estudio sobre los sistemas de recuperación de costes a que se refiere el artículo 8.
13. Finlandia mantiene una reserva sobre la supresión, en el artículo 9, apartado 1, letra c), de la última frase que limitaba el ámbito de aplicación de la exención a puertos dentro de la Unión.
14. Polonia ha formulado una reserva a la adición de la letra d) al artículo 9, apartado 1.
15. La Comisión mantiene en esta fase del procedimiento una reserva general sobre las modificaciones introducidas en su propuesta, a la espera de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura.
16. Además, con el fin de ofrecer un incentivo máximo para la entrega de desechos, la Comisión desea mantener la propuesta en la que no se cobra ninguna tarifa directa por la entrega de los desechos que figuran el anexo V del Convenio MARPOL y lamenta la introducción de una excepción para los casos en los que el volumen de desechos entregados supere la capacidad máxima específica de almacenamiento de los buques. La Comisión desea asimismo limitar a los puertos situados en la Unión la exención de las obligaciones previstas en el artículo 6, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8 cuando un acuerdo asegure la entrega de los desechos y el pago de las tarifas en uno de los puertos situados en la ruta del buque. Por último, la Comisión ha formulado una reserva sobre la introducción de los actos de ejecución en los artículos 5 y 8 y la consiguiente supresión de los anexos 1 y 4.

5. CONCLUSIÓN

17. Se ruega al Consejo que estudie el texto presentado por la Presidencia en el anexo del presente documento, con vistas a adoptar una orientación general en el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 7 de junio de 2018.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La política marítima de la Unión tiene por objetivo lograr un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente. Ese objetivo puede lograrse mediante el cumplimiento de convenios, códigos y resoluciones internacionales, al tiempo que se conservan la libertad de navegación de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

- (2) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) establece prohibiciones generales de las descargas de los buques en el mar, pero también regula las condiciones en las cuales pueden descargarse determinados tipos de desechos en el medio marino. El Convenio MARPOL exige a los Estados miembros que garanticen la disponibilidad de instalaciones receptoras en los puertos.
- (3) La Unión prosiguió la aplicación del Convenio MARPOL mediante la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³, aplicando un enfoque basado en los puertos. La Directiva 2000/59/CE pretende conciliar los intereses del buen funcionamiento del transporte marítimo con la protección del medio marino.
- (4) En las dos últimas décadas, el Convenio MARPOL y sus anexos han sido objeto de importantes enmiendas, las cuales han ido fijando normas y prohibiciones más estrictas en relación con las descargas de desechos en el mar por parte de los buques.
- (5) El anexo VI del Convenio MARPOL introdujo un conjunto de normas sobre descargas para nuevas categorías de desechos, en particular los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, que comprenden los lodos y el agua de purga de tales sistemas. Esas categorías de desechos deben incluirse en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (6) El 15 de abril de 2014, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó las Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción (MEPC.1/Circular 834), que contenían un formato normalizado del impreso de notificación previa para la entrega de desechos, un formato normalizado del recibo de entrega de desechos y un formulario para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción.
- (7) A pesar de esta evolución legislativa, siguen produciéndose descargas de desechos. La persistencia de las descargas se debe a una combinación de factores, a saber: que en los puertos no siempre se dispone de instalaciones portuarias receptoras adecuadas, que el control del cumplimiento es con frecuencia insuficiente y que no se ofrecen incentivos para entregar los desechos en tierra.

³ Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- (8) Desde su entrada en vigor, la Directiva 2000/59/CE ha contribuido al incremento del volumen de desechos entregados a las instalaciones portuarias receptoras, por lo que ha sido esencial para reducir las descargas de desechos en el mar, tal como pone de manifiesto la evaluación de dicha Directiva llevada a cabo en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (evaluación REFIT).
- (9) La evaluación REFIT ha demostrado también que las incoherencias con el marco regulador del Convenio MARPOL han mermado la plena eficacia de la Directiva 2000/59/CE. Además, los Estados miembros han desarrollado interpretaciones diferentes de los conceptos esenciales de dicha Directiva, tales como la adecuación de las instalaciones, la notificación previa de desechos y la entrega obligatoria de desechos a instalaciones portuarias receptoras, así como de las exenciones para los buques que operan en tráfico regular. La evaluación REFIT recomendó una mayor armonización de esos conceptos y su adaptación al Convenio MARPOL para evitar una carga administrativa innecesaria tanto a los puertos como a sus usuarios.
- (10) La Directiva también desempeña un papel fundamental en la aplicación de los principios y normas ambientales más importantes en el contexto de los puertos y la gestión de los desechos de los buques. En particular, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ y la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ son instrumentos relevantes en este contexto.
- (11) La Directiva 2008/98/CE establece los principios esenciales de la gestión de los residuos, incluidos el principio de «quien contamina paga» y la jerarquía de residuos, que sitúa la reutilización y el reciclado de residuos por delante de otras formas de valorización y eliminación de residuos, y exige el establecimiento de sistemas de recogida separada de residuos. Además, el concepto de responsabilidad ampliada del productor es un principio rector del Derecho de la Unión en materia de residuos, con arreglo al cual los productores son responsables de los efectos medioambientales de sus productos durante todo el ciclo de vida útil de los mismos. Esas obligaciones son igualmente aplicables a la gestión de los desechos de los buques.

⁴ Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

⁵ Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- (12) La recogida separada de los desechos de los buques, incluidos los artes de pesca abandonados, es necesaria para asegurar su valorización posterior en los eslabones siguientes de la cadena de gestión de residuos. La basura se separa con frecuencia a bordo de los buques de conformidad con las normas internacionales, y la legislación de la Unión debe garantizar que esos esfuerzos de separación de los desechos a bordo no se dilapiden por falta de mecanismos para la recogida separada en tierra.
- (12 *bis*) La Directiva 20xx/.../UE del Parlamento Europeo y del Consejo de [...] que modifica la Directiva 2008/98/CE sobre los residuos⁶ (Directiva marco sobre los residuos) insta a los Estados miembros a detener la generación de residuos marinos como contribución al Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo.
- (13) Aunque, en su mayor parte, el origen de los desechos marinos es terrestre, el sector del transporte marítimo, incluidas la pesca y las actividades de recreo, también contribuye en una medida esencial con sus descargas de basura, plásticos y artes de pesca abandonados, que se vierten directamente al mar.
- (14) La Comunicación de la Comisión de 2 de diciembre de 2015 titulada «Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular»⁷ reconoció el papel específico que debe desempeñar la Directiva 2000/59/CE en este sentido, garantizando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para la recepción de basuras y asegurando, al mismo tiempo, un nivel adecuado de incentivos y el control del cumplimiento de la obligación de entregar los desechos a las instalaciones en tierra.
- (15) Una instalación portuaria receptora se considera adecuada si es capaz de satisfacer las necesidades de los buques que utilizan normalmente el puerto sin causar demoras indebidas [como también se especifica en la MEPC.1/Circular 834]. La adecuación alude tanto a las condiciones operativas de la instalación, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios, como a la gestión ambiental de las instalaciones en consonancia con la legislación de la Unión sobre residuos. En algunos casos puede resultar difícil evaluar si una instalación portuaria receptora situada fuera de la Unión cumple esta norma.

⁶ DO C de , p. .

⁷ Comunicación de la Comisión COM(2015) 614 final, «Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular», sección 5.1.

- (16) El Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ exige la incineración o el enterramiento en un vertedero autorizado de los residuos de cocina internacionales, incluidos los desechos de los buques en escala en puertos de la Unión que puedan haber estado previamente en contacto con subproductos animales a bordo. Para que este requisito no limite el fomento de una mayor reutilización y un mayor reciclado de los desechos de buques, deben hacerse esfuerzos por mejorar la separación de estos a bordo, de manera que pueda evitarse la posible contaminación de los desechos, por ejemplo de los residuos de envases.
- (17) A fin de garantizar la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras, resulta esencial desarrollar y reevaluar el plan de recepción y manipulación de desechos sobre la base de la consulta con todos los usuarios del puerto pertinentes. Por razones prácticas y organizativas, es posible que puertos vecinos de una misma región deseen elaborar un plan conjunto que abarque la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras en cada uno de los puertos comprendidos en el plan, dotado de un marco administrativo común.
- (18) Para tratar con eficacia el problema de los desechos marinos es esencial ofrecer el nivel adecuado de incentivos para la entrega de desechos —en particular, basura— en las instalaciones portuarias receptoras. Esto resulta posible gracias a un sistema de recuperación de los costes que exige la aplicación de una tarifa indirecta que debe abonarse con independencia de si se entregan o no desechos y que debe otorgar un derecho de entrega de desechos sin ningún gravamen directo adicional. Sin embargo, en caso de que un buque entregue una cantidad excepcional de los desechos que figuran en el anexo V, que supere la capacidad máxima específica de almacenamiento indicada en el impreso de notificación previa para la entrega de desechos, se podrá cobrar una tarifa directa adicional a fin de asegurar que los costes relativos a la recepción de dicha cantidad excepcional de desechos no supongan una carga desproporcionada para el sistema de recuperación de costes de un puerto. Esto mismo puede ocurrir cuando la capacidad específica de almacenamiento declarada resulte excesiva o desproporcionada. Dada su contribución a la generación de desechos marinos, el sector pesquero y el sector recreativo deben incluirse también en ese sistema.

⁸ Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002 (DO L 300 de 14.11.2009, p.1).

- (18 *bis*) En algunos Estados miembros se han puesto en marcha regímenes para proporcionar financiación alternativa de los costes de recogida y gestión de residuos de artes de pesca o desechos pescados de forma no intencionada en tierra. Estos regímenes, que podrán basarse en acuerdos entre los puertos y las comunidades pesqueras de los Estados miembros, podrían ser sufragados por regímenes de responsabilidad ampliada del productor, que deben complementar los sistemas de recuperación de costes establecidos de conformidad con la presente Directiva. Estos sistemas de recuperación de los costes, que se basan en la aplicación de una tasa indirecta del 100 % a los residuos de los barcos, no deben crear por sí mismos un desincentivo para que las comunidades pesqueras portuarias participen en los regímenes existentes de entrega de desechos pescados de forma no intencionada.
- (19) El concepto de «buque verde» debe seguir desarrollándose en lo que respecta a la gestión de desechos, de manera que pueda aplicarse un sistema eficaz de recompensa a los buques que reduzcan sus desechos a bordo. La reducción de los desechos se consigue sobre todo mediante una segregación eficaz de los desechos a bordo, de conformidad con las directrices elaboradas por la OMI para el anexo V del Convenio MARPOL y las normas desarrolladas por la Organización Internacional de Normalización.
- (20) Los residuos de carga siguen siendo propiedad del propietario de la carga tras la descarga en la terminal y a menudo tienen un valor económico. Por esa razón, los residuos de carga deben quedar excluidos de los sistemas de recuperación de los costes y de la aplicación de la tarifa indirecta; la tarifa de entrega de los residuos de carga debe ser abonada por el usuario de la instalación receptora, tal como especifiquen las disposiciones contractuales entre las partes implicadas u otras disposiciones locales. Los residuos de carga deben incluir también los restos de carga líquida oleosa o nociva tras las operaciones de limpieza, a los que se aplican las normas de descarga de los anexos I y II del Convenio MARPOL y que, en determinadas condiciones establecidas en dichos anexos, no necesitan ser entregados en el puerto para evitar costes operativos innecesarios a los buques, así como la congestión de los puertos.

- (21) El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹ establece que la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras es un servicio que entra en su ámbito de aplicación. Ese Reglamento regula la transparencia de las estructuras tarifarias aplicadas para el uso de servicios portuarios, la consulta a los usuarios del puerto y la gestión de los procedimientos de reclamación. La presente Directiva excede del marco establecido por dicho Reglamento por cuanto establece requisitos más detallados sobre el funcionamiento y el diseño de los sistemas de recuperación de los costes aplicables a las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques y sobre la transparencia de la estructura de costes.
- (22) Además de los incentivos para la entrega, el control efectivo del cumplimiento de la obligación de entrega es esencial y debe obedecer a un planteamiento basado en los riesgos acorde con la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, que ya no guarda coherencia con el objetivo previsto en la Directiva 2000/59/CE de inspeccionar el 25 % de los buques que entran en su ámbito de aplicación.
- (23) Uno de los principales obstáculos al control efectivo del cumplimiento del requisito de entrega obligatoria ha sido la divergencia en la interpretación y aplicación, por parte de los Estados miembros, de la excepción basada en la capacidad de almacenamiento suficiente a bordo. Para evitar que su aplicación menoscabe el objetivo primordial de la Directiva, debe precisarse la citada excepción, sobre todo en lo que respecta al siguiente puerto de escala, y debe determinarse de manera armonizada en los puertos de la Unión la capacidad de almacenamiento suficiente, sobre la base de una metodología y unos criterios comunes. En los casos en que sea difícil determinar si puede disponerse de instalaciones portuarias receptoras adecuadas en puertos situados fuera de la Unión, es fundamental que la autoridad competente considere detenidamente la aplicación de la excepción.

⁹ Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

¹⁰ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (24) El seguimiento y el control del cumplimiento han de facilitarse mediante un sistema basado en la notificación e intercambio de información por vía electrónica. A tal fin, conviene desarrollar el sistema actual de información y seguimiento establecido por la Directiva 2000/59/CE, que ha de seguir funcionando sobre la base de los sistemas de datos electrónicos existentes, en particular el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) y la base de datos de inspecciones (Thetis). El sistema debe incorporar también la información sobre las instalaciones portuarias receptoras disponibles en los distintos puertos.
- (24 *bis*) La Directiva 2010/65/UE simplifica y armoniza los procedimientos administrativos aplicados al transporte marítimo mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la agilización de las formalidades informativas. La Declaración de La Valeta, adoptada por el Consejo el 8 de junio de 2017, invitaba a la Comisión Europea a proponer acciones consecutivas pertinentes para revisar esta Directiva. La Comisión realizó una consulta pública sobre las formalidades informativas para buques entre el 25 de octubre de 2017 y el 18 de enero de 2018. A fin de facilitar un desarrollo eficiente de los sistemas de información, la aplicación de los nuevos requisitos de notificación electrónica para los desechos de los buques no debe verse modificada por la aplicación de la propuesta de Reglamento por el que se establece un entorno de ventanilla única marítima europea y se deroga la Directiva 2010/65/UE, adoptada recientemente por la Comisión.
- (25) El Convenio MARPOL exige a las Partes Contratantes que mantengan información actualizada sobre sus instalaciones portuarias receptoras y que comuniquen dicha información a la OMI. A tal fin, la OMI ha creado una base de datos de instalaciones portuarias de recepción en el contexto de su sistema mundial integrado de información marítima (GISIS). La comunicación de esta información al sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento establecido por la Directiva y su subsiguiente transmisión a través del sistema a GISIS eximirían a los Estados miembros de la obligación de comunicar esa información por separado a la OMI.

- (25 *bis*) En la MEPC.1/Circular 834 la OMI contempla la notificación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción. Con arreglo a este procedimiento, un buque podrá notificar tales deficiencias a la administración del Estado de abanderamiento, que a su vez informará del problema a la OMI y al Estado rector del puerto. El Estado rector del puerto deberá estudiar el informe y responder adecuadamente, informando a la OMI y al Estado de abanderamiento que presentó la notificación. Notificar esta información sobre supuestas deficiencias directamente en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento previsto en la presente Directiva permitiría la transmisión subsiguiente de la información facilitada al GISIS, liberando así a los Estados miembros de abanderamiento y a los Estados rectores de los puertos de su deber de informar a la OMI.
- (26) Ha de lograrse una mayor armonización del régimen de exenciones aplicable a los buques que operan en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares; concretamente, deben aclararse los términos empleados y las condiciones que rigen tales exenciones. La evaluación REFIT y la evaluación de impacto han puesto de manifiesto que la falta de armonización en lo relativo a las condiciones y a la aplicación de las exenciones ha generado una carga administrativa innecesaria para los buques y puertos.
- (26 *bis*) Debido a la naturaleza de estos patrones de tráfico, que se caracterizan por escalas frecuentes, el transporte marítimo de corta distancia se enfrenta a costes significativos en el marco del régimen vigente por la entrega de residuos en las instalaciones portuarias receptoras, al tener que pagar una tasa en cada escala. Al mismo tiempo, el tráfico no es lo bastante regular y programado como para acogerse a una exención del pago y de la entrega de residuos por estos motivos. Con el fin de limitar la carga financiera sobre el sector, debería ser posible aplicar tasas diferenciadas a los buques basadas en el tipo de tráfico que practican.
- (27) El subgrupo de instalaciones portuarias receptoras establecido en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible, que reunió a muy diversos expertos en materia de contaminación por los buques y de gestión de los desechos de buques, quedó aplazado en diciembre de 2017 en vista del inicio de las negociaciones interinstitucionales. Dado que el subgrupo proporcionaba orientaciones y conocimientos valiosos a la Comisión, sería deseable crear un grupo de expertos similar con el mandato de intercambiar experiencias sobre la aplicación de la presente Directiva.

- (28) Las competencias conferidas a la Comisión para la ejecución de la Directiva 2000/59/CE deben actualizarse en consonancia con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (29) Con miras a establecer una metodología para la aplicación de la excepción basada en la capacidad de almacenamiento suficiente y a impulsar el desarrollo del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento establecido por esa Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los actos de ejecución deben adoptarse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹.
- (30) Para tomar en consideración la evolución internacional y promover unas prácticas de gestión de los desechos a bordo respetuosas con el medio ambiente, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que se refiere a la modificación de la presente Directiva para actualizar las referencias a instrumentos internacionales y los anexos y modificar las referencias a instrumentos internacionales, con el fin de evitar, en caso necesario, que los cambios en tales instrumentos internacionales se apliquen a los efectos de la presente Directiva, así como para desarrollar criterios comunes para el reconocimiento de los «buques verdes» con miras a aplicar una tarifa por desechos reducida a tales buques. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. La Comisión, al preparar y elaborar actos delegados, debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación¹². En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

¹¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

¹² DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (31) Dado que el objetivo de la presente Directiva, es decir, proteger el medio marino frente a las descargas de desechos en el mar, no puede alcanzarse en una medida suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la escala de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (32) La Unión se caracteriza por las disparidades regionales en lo que respecta a los puertos, tal como ha corroborado la evaluación del impacto territorial. Los puertos presentan diferencias en cuanto a situación geográfica, tamaño, estructura administrativa y propiedad, y se caracterizan en función del tipo de buques que recalán normalmente en ellos. Además, los sistemas de gestión de desechos reflejan las diferencias a nivel municipal y en lo relativo a las infraestructuras de gestión posterior de los residuos.
- (32 *bis*) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros carentes de litoral que no tengan puertos ni buques que enarbolen su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben ser eximidos de lo dispuesto en la presente Directiva. No obstante, los Estados miembros carentes de litoral pero que tengan buques que enarbolen su pabellón tan solo podrán ser eximidos de las disposiciones aplicables a los puertos. Esto significa que, siempre y cuando se cumplan estas condiciones, no están obligados a trasponer la presente Directiva o determinadas disposiciones contenidas en la misma.
- (33) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2000/59/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

SECCIÓN 1: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto proteger el medio marino de las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques que utilizan los puertos situados en la Unión, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo, mejorando la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas y la entrega de desechos a tales instalaciones.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «buque», todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operan en el medio marino, incluidos los buques de pesca, las embarcaciones de recreo, los aliscafos, aerodeslizadores, sumergibles y artefactos flotantes;
- b) «Convenio MARPOL», el Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, en su versión vigente;
- c) «desechos de buques», todos los desechos, incluidos los residuos de carga, que se generan durante el servicio de un buque o durante operaciones de carga, descarga y limpieza y que entran en el ámbito de aplicación de los anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL, y los desechos pescados de forma no intencionada;
- c *bis*) «desechos pescados de forma no intencionada», desechos recogidos en las redes durante las operaciones de pesca;
- d) «residuos de carga», los restos de cualquier material de carga que quedan en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, pero no el polvo de la carga que queda en cubierta tras el barrido ni el polvo depositado en las superficies exteriores del buque;

- e) «instalación portuaria receptora», toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de los desechos de buques;
- f) «buque de pesca», todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar;
- g) «embarcación de recreo», todo tipo de embarcación con un casco de eslora de 2,5 metros o más, con independencia de su medio de propulsión, proyectada para fines deportivos o recreativos y que no está al servicio de actividades comerciales;
- h) [...]
- i) «travesía nacional», una travesía en zonas marítimas de un puerto de un Estado miembro al mismo puerto o a otro puerto situado en ese Estado miembro;
- j) «puerto», un lugar o una zona geográfica que presenta obras de mejora y equipo diseñado principalmente para la recepción de buques, incluido el fondeadero dentro de la jurisdicción del puerto;
- k) [...]
- l) «capacidad de almacenamiento suficiente», capacidad suficiente para almacenar los desechos a bordo desde el momento de salir del puerto hasta el siguiente puerto de escala, incluidos los desechos que probablemente vayan a generarse durante la travesía;
- m) «tráfico regular», tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos concretos, o travesías recurrentes que constituyen un horario reconocido;
- n) «escalas regulares», trayectos repetidos del mismo buque que forman un patrón constante entre puertos determinados, o una serie de travesías con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias;

- o) «escalas frecuentes», escala de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena;
- p) «GISIS», el sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional;
- q) «tarifa indirecta», una tarifa abonada por la prestación de servicios por parte de las instalaciones portuarias receptoras, independientemente de la entrega efectiva de desechos de buques.

Los «desechos de buques» que respondan a las definiciones de las letras c), c bis) y d) se considerarán residuos en la acepción del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2008/98/CE.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a:
 - a) todo buque, con independencia del pabellón que enarbole, que haga escala o preste servicio en un puerto de un Estado miembro, excepto los buques que participen en servicios portuarios tal como se definen en el Reglamento (UE) 2017/352, los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial;
 - b) todos los puertos de los Estados miembros en los que normalmente hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la letra a). A efectos de la presente Directiva y para evitar demoras indebidas a los buques, los Estados miembros pueden decidir excluir los fondeaderos de sus puertos a efectos de la aplicación de los artículos 6, 7 y 8.
2. Los Estados miembros adoptarán medidas para garantizar que, en la medida de lo razonablemente posible, los buques excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva descarguen sus desechos de manera compatible con la presente Directiva.

3. Los Estados miembros que carezcan de puertos o de buques que enarboles su pabellón dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar exentos de las disposiciones de esta última, a excepción de la obligación establecida en el párrafo tercero del presente apartado.

Los Estados miembros que carezcan de puertos que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar exentos de las disposiciones de esta última que se refieran exclusivamente a los puertos.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a las exenciones establecidas en el presente artículo se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el [fecha de incorporación de la presente Directiva modificativa] si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Hasta que dichos Estados miembros no hayan transpuesto y aplicado la presente Directiva, no podrán tener puertos que entren en el ámbito de aplicación de la misma ni permitir que buques o embarcaciones que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva enarboles su pabellón.

SECCIÓN 2:

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS ADECUADAS

Artículo 4

Instalaciones portuarias receptoras

1. Los Estados miembros velarán por que se disponga de instalaciones portuarias receptoras adecuadas que satisfagan las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y no causen demoras indebidas a dichos buques.
2. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) las instalaciones portuarias receptoras tengan la capacidad para recibir los tipos y cantidades de desechos de los buques que utilicen normalmente ese puerto, tomando en consideración las necesidades operativas de los usuarios del puerto, el tamaño y la situación geográfica del puerto, el tipo de buques que hagan escala en este y las exenciones previstas en el artículo 9;
 - b) los trámites y las disposiciones prácticas para la utilización de las instalaciones portuarias receptoras sean sencillos y rápidos para evitar demoras indebidas a los buques;
 - b *bis*) las tarifas aplicadas a las entregas no desincentiven la utilización de dichas instalaciones por parte de los buques;

c) las instalaciones portuarias receptoras hagan posible la gestión de los desechos de los buques de forma respetuosa con el medio ambiente de conformidad con los requisitos de la Directiva 2008/98/CE y otros actos legislativos de la Unión aplicables en materia de residuos. A tal fin, los Estados miembros garantizarán la recogida separada de los desechos de buques en los puertos en consonancia con los requisitos de la legislación de la Unión sobre residuos, en particular de la Directiva 2008/98/CE, la Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ y la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴. A fin de facilitar este proceso, las instalaciones portuarias receptoras podrán recoger las fracciones de desechos por separado de conformidad con las categorías de residuos definidas en el Convenio MARPOL, teniendo en cuenta sus prescripciones. Lo anterior se aplicará sin perjuicio de los requisitos más estrictos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1069/2009 para la gestión de los residuos de cocina del transporte internacional.

3. Los Estados miembros, en su calidad de Estados de abanderamiento, utilizarán los formularios y procedimientos de la OMI para notificar a esta y a las autoridades del Estado rector del puerto las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.

[...]

Los Estados miembros, en su calidad de Estados rectores de los puertos, investigarán todos los casos de supuestas deficiencias notificados y utilizarán los formularios y procedimientos de la OMI para notificar a esta y al Estado de abanderamiento que presentó la notificación los resultados de la investigación.

5. Los Estados miembros velarán por que toda parte dedicada a la entrega o recepción de desechos de buques pueda exigir una indemnización por los daños causados por una demora indebida.

¹³ Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) (DO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

¹⁴ Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y por la que se deroga la Directiva 91/157/CEE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

Artículo 5

Planes de recepción y manipulación de desechos

1. Los Estados miembros velarán por que se elabore y se aplique en cada puerto un plan de recepción y manipulación de desechos adecuado sujeto a consulta periódica con las partes interesadas, en particular con los usuarios del puerto o sus representantes, y, cuando proceda, las autoridades locales competentes, los operadores de las instalaciones portuarias receptoras y las organizaciones que apliquen las obligaciones ampliadas del productor en materia de responsabilidad. Esas consultas tendrán lugar tanto durante la elaboración inicial del plan como tras su adopción y, en particular, cuando se hayan introducido cambios significativos en relación con los requisitos de los artículos 4, 6 y 7.

- 1 *bis*. A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación de los planes de recepción y manipulación de desechos en virtud del apartado 1 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución para definir los elementos pormenorizados que deben figurar en dichos planes, que abarcarán todos los tipos de residuos procedentes de los buques que visitan normalmente el puerto y se basarán en el tamaño de este y en los tipos de buques que hacen escala en él. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 20, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el [*DO: insértese la fecha de entrada en vigor + 12 meses*].

2. Los Estados miembros velarán por que la información contenida en los planes de recepción y manipulación de desechos sobre la disponibilidad de instalaciones receptoras adecuadas en sus puertos que figura a continuación se comunique con claridad a los operadores de los buques, se ponga a disposición del público y sea fácilmente accesible:
 - a) situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle;
 - b) lista de los desechos de buques gestionados normalmente por el puerto;
 - c) lista de los puntos de contacto, los operadores de las instalaciones portuarias receptoras y los servicios ofrecidos;
 - d) descripción de los procedimientos de entrega de desechos;

- e) descripción de los sistemas de recuperación de los costes, en particular las tarifas indirectas y la base sobre la que se han calculado, así como los programas y los fondos para la gestión de residuos, cuando proceda; y
- f) [...]

Esa información se facilitará también por vía electrónica y se mantendrá actualizada en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵.

3. Cuando así lo aconsejen razones de eficacia, dos o más puertos vecinos de la misma región podrán elaborar conjuntamente el plan de recepción y manipulación de desechos a que se refiere el apartado 1, con la adecuada participación de cada puerto, siempre que se precisen respecto a cada uno de los puertos la necesidad y la disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras.
4. Los Estados miembros evaluarán y aprobarán el plan de recepción y manipulación de desechos y se asegurarán de la renovación de su aprobación al menos cada cinco años tras su aprobación o nueva aprobación, así como cada vez que se introduzcan cambios significativos en el funcionamiento del puerto. Esos cambios incluyen, aunque no de manera exclusiva, cambios estructurales en el tráfico del puerto, desarrollo de nuevas infraestructuras, modificaciones en la demanda y oferta de instalaciones portuarias receptoras y nuevas técnicas de tratamiento a bordo.

Los Estados miembros supervisarán la aplicación del plan de recepción y manipulación de desechos por parte del puerto. Si en esos cinco años no se produce ningún cambio significativo, la renovación de la aprobación consistirá en la validación de los planes existentes.

5. [...]

¹⁵ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

SECCIÓN 3

ENTREGA DE DESECHOS DE BUQUES

Artículo 6

Notificación previa de desechos

1. El operador, agente o capitán de todo buque que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE que se dirija a un puerto situado en la Unión deberá cumplimentar con veracidad y exactitud el impreso que figura en el anexo 2 de la presente Directiva y notificar dicha información a la autoridad u organismo designado a tal fin por el Estado miembro en cuyo territorio esté situado el puerto:
 - a) como mínimo veinticuatro horas antes de llegar, si se conoce el puerto de escala; o bien
 - b) en cuanto se conozca el puerto de escala, si se dispone de esa información menos de veinticuatro horas antes de la llegada; o bien
 - c) a más tardar en el momento de salir del puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a veinticuatro horas.
2. La información indicada en el apartado 1 del presente artículo se comunicará por vía electrónica en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2002/59/CE y con la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶.
3. La información indicada en el apartado 1 estará disponible a bordo, preferiblemente en formato electrónico, al menos hasta el siguiente puerto de escala y se pondrá a disposición de las autoridades de los Estados miembros pertinentes que la soliciten.
4. Los Estados miembros velarán por que la información notificada con arreglo al presente artículo se examine y se comparta sin demora con las autoridades competentes en materia de control del cumplimiento.

¹⁶ Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

Artículo 7

Entrega de desechos de buques

1. El capitán de todo buque que haga escala en un puerto de la Unión entregará a una instalación portuaria receptora, antes de abandonar el puerto, todos sus desechos trasladados a bordo de conformidad con las normas pertinentes en materia de descargas establecidas en el Convenio MARPOL.
2. Al entregarlos, el operador de la instalación portuaria receptora o la autoridad del puerto en el que se proceda a la entrega cumplimentará con veracidad y exactitud el impreso que figura en el anexo 3 y expedirá, sin demora indebida, el recibo de entrega de desechos al buque.

El requisito establecido en el párrafo primero no se aplicará en los puertos pequeños con instalaciones sin dotación de personal ni en los que se sitúen en lugares remotos, siempre y cuando el Estado miembro en el que estén situados dichos puertos haya comunicado a dichos puertos esta información por vía electrónica en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva.

3. El operador, agente o capitán de todo buque que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE comunicará por vía electrónica, antes de salir del puerto, o en cuanto la haya recibido, la información contenida en el recibo de entrega de desechos en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con la Directiva 2002/59/CE y con la Directiva 2010/65/UE.

La información del recibo de entrega de desechos mencionada en el presente apartado estará disponible a bordo, junto con los correspondientes libros de registro de hidrocarburos, de carga y de basuras o con el plan de gestión de basuras y se facilitará a petición de las autoridades de los Estados miembros.

4. [...]
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el buque podrá dirigirse hacia el siguiente puerto de escala sin entregar los desechos si:

- a) de la información facilitada de conformidad con los anexos 2 y 3 se deduce que existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos que se han acumulado y vayan a acumularse durante la travesía prevista del buque hasta el siguiente puerto de escala; [...]
- a *bis*) de la información disponible a bordo de los buques que no están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE se deduce que existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos que se han acumulado y vayan a acumularse durante la travesía prevista del buque hasta el siguiente puerto de escala; o bien
- b) se limita a hacer escala en fondeadero durante menos de veinticuatro horas o en condiciones meteorológicas adversas, siempre que dicha zona no quede excluida del ámbito de aplicación del puerto de conformidad con el artículo 3.
6. Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la excepción basada en la capacidad específica de almacenamiento suficiente, se conferirán a la Comisión competencias de ejecución para definir los métodos que deban emplearse para el cálculo de la capacidad específica de almacenamiento suficiente a bordo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 20, apartado 2.
7. Si, a tenor de la información disponible, incluida la información disponible por vía electrónica en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 o en el GISIS, no se puede determinar si el siguiente puerto de escala dispone de instalaciones adecuadas, o si dicho puerto es desconocido, el Estado miembro exigirá al buque que entregue, antes de salir del puerto, todos los desechos que no puedan recibirse y manipularse adecuadamente en el siguiente puerto de escala.
8. El apartado 5 se aplicará sin perjuicio de la vigencia de requisitos más rigurosos para los buques adoptados de conformidad con el Derecho internacional.

Artículo 8

Sistemas de recuperación de los costes

1. Los Estados miembros velarán por que los costes de gestión de las instalaciones portuarias receptoras para la entrega y el tratamiento de desechos de buques, distintos de los residuos de carga, se sufraguen mediante el cobro de tarifas a los buques. Los Estados miembros podrán autorizar que la recuperación de costes se complemente con sistemas de financiación alternativos, como los ingresos procedentes de programas y fondos para la gestión de residuos, cuando proceda.

- 1 *bis*. A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación de los sistemas de recuperación de costes con arreglo al apartado 1 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer las categorías de costes e ingresos netos relacionados con la explotación y gestión de las instalaciones portuarias receptoras, sobre la base de una evaluación de todos los elementos siguientes:
 - a) los costes operativos directos derivados de la entrega real de desechos de buques;
 - b) los costes administrativos indirectos derivados de la gestión del sistema en el puerto; y
 - c) los ingresos netos procedentes de sistemas de financiación alternativos, entre ellos los programas para la gestión de residuos y la financiación nacional o regional disponible.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 20, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el [*DO: insértese la fecha de entrada en vigor + 12 meses*].

2. Los sistemas de recuperación de los costes no deberán constituir un incentivo para que los buques descarguen sus desechos en el mar. A tal fin, los Estados miembros, en el diseño y la aplicación de los sistemas de recuperación de los costes en los puertos, aplicarán los principios que figuran a continuación:
- a) todos los buques abonarán una tarifa indirecta, con independencia de si se entregan o no desechos a una instalación portuaria receptora;
 - b) la tarifa indirecta cubrirá los costes administrativos indirectos, así como una proporción significativa de los costes operativos directos. La proporción significativa de los costes operativos directos representará al menos el 30 % del total de los costes directos de la entrega efectiva de los desechos del año anterior;
 - c) con objeto de brindar un incentivo máximo para la entrega de desechos según la definición del anexo V del Convenio MARPOL distintos de los residuos de carga, no se cobrará ninguna tarifa directa sobre estos residuos, a fin de garantizar un derecho de entrega sin ningún coste adicional basado en el volumen de desechos entregados, excepto cuando dicho volumen supere la capacidad máxima específica de almacenamiento indicada en el formulario que figura en el anexo 2 de la presente Directiva. Este régimen cubrirá los desechos pescados de forma no intencionada, en particular en lo relativo al derecho de entrega;
- c bis)* para evitar que los costes de recogida y tratamiento de los desechos pescados de forma no intencionada corran a cargo exclusivamente de los usuarios de los puertos, los Estados miembros podrán decidir cubrir dichos costes a partir de los ingresos generados por sistemas de financiación alternativos, entre ellos los programas para la gestión de residuos y la financiación nacional o regional disponible;
- d) la tarifa indirecta no incluirá los residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape, cuyos costes se cubrirán en función de los tipos y cantidades de desechos entregados.
3. En su caso, la parte de los costes no cubierta por la tarifa mencionada en la letra b) se cubrirá en función de los tipos y cantidades de desechos entregados efectivamente por el buque.

4. [...]

4 *bis*. Las tarifas podrán diferenciarse en función de los siguientes elementos:

- a) la categoría, el tipo y el tamaño del buque;
- b) [...]
- c) la prestación de servicios a buques fuera de los horarios normales de funcionamiento del puerto; o bien
- d) la naturaleza peligrosa de los desechos.
- e) [...]

4 *ter*. Las tarifas podrán reducirse en función de los siguientes elementos:

- a) el tipo de actividad comercial para la que se utilice el buque, en particular cuando sea el transporte marítimo comercial de corta distancia; o bien
- b) el diseño, equipo y explotación del buque que demuestren que el buque genera cantidades limitadas de desechos y gestiona sus desechos de manera sostenible y correcta desde el punto de vista ambiental.

4 *quater*. La Comisión adoptará actos de ejecución a más tardar el [*DO: insértese la fecha de entrada en vigor + 12 meses*], para definir los criterios que determinen que un buque reúne los requisitos enunciados en la letra b) del apartado 4 *ter* respecto de la gestión de los desechos del buque a bordo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 20, apartado 2.

5. [...]

6. Para que las tarifas sean equitativas, transparentes y no discriminatorias, y reflejen los costes de las instalaciones y los servicios que se ofrecen y, en su caso, se utilizan, los importes de las tarifas y las bases de cálculo correspondientes se deberán poner a disposición de los usuarios del puerto.

Artículo 9

Exenciones

1. Los Estados miembros podrán eximir a un buque que haga escala en sus puertos de las obligaciones contempladas en el artículo 6, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8 cuando se disponga de pruebas suficientes de que se cumplen los siguientes requisitos:
 - a) el buque opera en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares;
 - b) un acuerdo asegura la entrega de los desechos y el pago de las tarifas en uno de los puertos situados en su ruta;
 - c) el acuerdo contemplado en la letra b) está acreditado por un contrato firmado con un puerto o un contratista de desechos, por recibos de entrega de desechos y por la confirmación de que el acuerdo ha sido comunicado a todos los puertos situados en la ruta del buque y aceptado por el puerto donde se realiza la entrega y el pago; y
 - d) con independencia de la exención concedida, un buque no podrá dirigirse hacia el siguiente puerto de escala si no existe una capacidad específica de almacenamiento suficiente para todos los desechos que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante la travesía prevista del buque hasta el siguiente puerto de escala.
2. Si se concede la exención, el Estado miembro en el que esté situado el puerto expedirá un certificado de exención, basado en el formato que figura en el anexo 5, que confirme que el buque reúne las condiciones y los requisitos necesarios para la aplicación de la exención e indique la duración de esta.
3. Los Estados miembros comunicarán por vía electrónica la información contenida en el certificado de exención en la parte del sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que se refiere el artículo 14 de la presente Directiva, de conformidad con las disposiciones de la Directiva 2002/59/CE.

4. Los Estados miembros velarán por la eficacia de la supervisión y el control del cumplimiento de las disposiciones de entrega y pago vigentes para los buques exentos que visiten sus puertos.

SECCIÓN 4:
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO

Artículo 10

Inspecciones

Los Estados miembros garantizarán que todo buque pueda ser sometido a inspección para comprobar que cumple los requisitos de la presente Directiva.

Artículo 11

Inspecciones de control por el Estado rector del puerto

[...]

Artículo 12

Inspecciones al margen del control por el Estado rector del puerto

[...]

Artículo 12 bis

Compromisos de inspección

1. Los Estados miembros procederán a inspecciones de buques que hacen escala en sus puertos que correspondan al menos al 10 % del número total de buques individuales que hagan escala en los Estados miembros anualmente. El número total de buques individuales que hagan escala en un Estado miembro se calculará como el número medio de los buques individuales que lo hayan hecho durante los tres años anteriores, según se registra en el sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento a que hace referencia el artículo 13.
2. [...]

3. Los Estados miembros cumplirán el número de inspecciones que se especifica en el apartado 1 [...] del presente artículo seleccionando buques con arreglo a un mecanismo de selección de la Unión basado en los riesgos. Con objeto de garantizar la armonización de las inspecciones y facilitar condiciones uniformes de selección de los buques para su inspección, se otorgarán poderes de ejecución a la Comisión para que defina los principios y elementos de un mecanismo de selección de la Unión basado en los riesgos, con arreglo al procedimiento de examen a que hace referencia el artículo 19, apartado 2.

Al seleccionar buques para inspección, los Estados miembros prestarán especial atención a:

- a) los buques que no hayan cumplido las prescripciones de notificación de los artículos 6 y 7;
- b) los buques con respecto a los cuales el examen de la información facilitada de conformidad con los artículos 6, 7 y 9 haya puesto de manifiesto otras razones para considerar que el buque no cumple lo dispuesto en la presente Directiva.

4. [...]

5. Los Estados miembros establecerán procedimientos para la realización de las inspecciones a los buques que no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE a fin de garantizar, en la medida de lo posible, el cumplimiento de la presente Directiva.
6. Si la autoridad competente del Estado miembro no queda satisfecha de los resultados de la inspección, se asegurará, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones contempladas en el artículo 16, de que el buque no salga de puerto hasta que haya entregado sus desechos a una instalación portuaria receptora conforme a lo dispuesto en el artículo 7.

Artículo 13

Sistema de información, seguimiento y control del cumplimiento

La aplicación y el control del cumplimiento de la presente Directiva se facilitarán mediante la comunicación y el intercambio de información por vía electrónica entre los Estados miembros de conformidad con los artículos 14 y 15.

Artículo 14

Comunicación e intercambio de información

1. La comunicación y el intercambio de información se basarán en el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) a que se refieren el artículo 22 *bis*, apartado 3, y el anexo III de la Directiva 2002/59/CE.
2. Los Estados miembros velarán por que se comuniquen por vía electrónica y en un plazo razonable, de conformidad con la Directiva 2010/65/UE, los datos siguientes:
 - a) la información relativa a la hora de llegada real y la hora de salida real de todo buque comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/95/CE que haga escala en un puerto de la UE, junto con un identificador del puerto en cuestión;
 - b) la información contenida en la notificación de desechos que figura en el anexo 2;
 - c) la información contenida en el recibo de entrega de desechos que figura en el anexo 3;
 - d) la información contenida en el certificado de exención que figura en el anexo 5.
3. [...]
4. Los Estados miembros velarán por que la información enumerada en el artículo 5, apartado 2, esté disponible por vía electrónica en el sistema SafeSeaNet.

Artículo 15

Registro de inspecciones

1. La Comisión elaborará, mantendrá y actualizará una base de datos de inspecciones a la que todos los Estados miembros deberán estar conectados y que contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspecciones previsto en la presente Directiva. Esta base de datos se ajustará a la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE y tendrá funciones similares a las de dicha base de datos.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relativa a las inspecciones en el marco de la presente Directiva, incluida la información sobre los casos de incumplimiento y las órdenes de prohibición de salida, se transfiera sin demora a la base de datos de inspecciones tan pronto como se haya completado el informe de inspección, levantado la orden de prohibición de salida o concedido una exención.
3. [...]
4. La Comisión velará por que la base de datos de inspecciones permita recuperar todos los datos pertinentes comunicados por los Estados miembros a efectos de la supervisión de la aplicación de la presente Directiva. La Comisión también velará por que la base de datos de inspecciones facilite información para el mecanismo de selección de la Unión basado en los riesgos.
5. Los Estados miembros tendrán acceso en todo momento a la información registrada.

Artículo 16

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

SECCIÓN 5:
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 17

Intercambio de experiencias

La Comisión velará por que se organicen entre las autoridades nacionales de los Estados miembros y los expertos, incluidos los del sector privado, intercambios de experiencia relativa a la aplicación de la presente Directiva en los puertos de la Unión.

Artículo 18

Procedimiento de modificación

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 19 para modificar los anexos de la presente Directiva y las referencias a instrumentos de la OMI en la medida de lo necesario para adaptarlos a la legislación de la Unión o para tomar en consideración la evolución internacional, en particular de la OMI.
2. La Comisión podrá también modificar, mediante actos delegados, los anexos 2, 3 y 5 de la presente Directiva cuando resulte necesario para mejorar las modalidades de aplicación y supervisión establecidas en la presente Directiva, en particular las previstas en los artículos 6, 7 y 9, con el fin de asegurar la notificación y entrega efectivas de desechos y la correcta aplicación de las exenciones.
3. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado realizado por la Comisión, previa consulta a expertos designados por cada Estado miembro, y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para el medio marino, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 19 que modifiquen la presente Directiva, en la medida necesaria para evitar tal amenaza, con el fin de no aplicar, a los efectos de la presente Directiva, una enmienda al Convenio MARPOL.

4. Los actos delegados contemplados en el presente artículo se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la enmienda en cuestión o de la fecha prevista para su entrada en vigor.

En el periodo previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a integrar en su legislación nacional o aplicar la enmienda al instrumento internacional en cuestión.

Artículo 19

Ejercicio de la delegación

- 1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 18, apartados 1, 2 y 3, se otorgan a la Comisión por un periodo de cinco años a partir del [*fecha de entrada en vigor de la presente Directiva*]. La Comisión elaborará un informe sobre los poderes delegados a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 18, apartados 1, 2 y 3, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
- 2 bis. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

3. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. Los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 18, apartados 1, 2 y 3, únicamente entrarán en vigor si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes de que expire dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo y del Consejo.

Artículo 20

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido en virtud del Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 21

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

[...]

¹⁷ Reglamento (CE) n.º 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

Artículo 22

Modificación de la Directiva 2010/65/UE

La Directiva 2010/65/UE se modifica como sigue:

En el anexo, sección A, el punto 4 se modifica como sigue:

«4. Notificación de desechos de buques, incluidos los residuos

Artículos 6, 7 y 9 de la Directiva 201X/XX/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.».

Artículo 23

Derogación

Queda derogada la Directiva 2000/59/CE.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

Artículo 24

Revisión

La Comisión evaluará la presente Directiva y transmitirá los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar siete años después de [fecha de entrada en vigor].

Artículo 25

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [36 meses después de la entrada en vigor], las medidas legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas medidas.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 26

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 27

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en [...] el [...].

Por el Parlamento Europeo

El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo

El Presidente / La Presidenta

ANEXO 1

**REQUISITOS DE LOS PLANES DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS
EN PUERTOS**

[...]

ANEXO 2

FORMATO NORMALIZADO DEL IMPRESO DE NOTIFICACIÓN PREVIA PARA LA ENTREGA DE DESECHOS

A INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS

Notificación de la entrega de desechos a: *(nombre del puerto de destino a que se refiere el artículo 6 de la Directiva XXXX/XX/UE)*

El presente impreso debe llevarse a bordo del buque junto con los correspondientes libros registro de hidrocarburos, de carga o de basuras exigidos por el Convenio MARPOL.

1. PORMENORES DEL BUQUE

1.1 Nombre del buque:	1.5 Propietario o armador:
1.2 Número IMO:	1.6 Número o letras distintivas:
	1.6 bis número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI por sus siglas en inglés)
1.3 Arqueo bruto:	1.7 Estado de abanderamiento:
1.4 Tipo de buque:	<input type="checkbox"/> Petrolero <input type="checkbox"/> Químico <input type="checkbox"/> Granelero <input type="checkbox"/> Portacontenedores <input type="checkbox"/> Buque de carga distinto <input type="checkbox"/> Buque de pasaje <input type="checkbox"/> Buque de pesca

2. PORMENORES DEL PUERTO Y DEL VIAJE

2.1 Nombre de la localidad/terminal:	2.6 Último puerto en el que se entregaron los residuos:
2.2 Fecha y hora de la llegada:	2.7 Fecha de la última entrega:
2.3 Fecha y hora de la partida:	2.8 Siguiente puerto de entrega:
2.4 Último puerto y país:	2.9 Persona que presenta el impreso (si es distinta del capitán):
2.5 Siguiente puerto o país (si se conoce):	

3. TIPO Y CANTIDAD DE DESECHOS Y CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO

Tipo	Desechos que deben entregarse (m ³)	Máxima capacidad específica de almacenamiento (m ³)	Cantidad de desechos retenidos a bordo (m ³)	Puerto en el que se entregarán los desechos restantes	Cantidad estimada de los desechos que se generarán entre la notificación y el próximo puerto de escala (m ³)
Anexo I del Convenio MARPOL - Hidrocarburos					
Aguas de sentina oleosas					
Residuos oleosos (fangos)					
Aguas oleosas procedentes del lavado de tanques					
Agua de lastre sucia					
Depósitos y fangos procedentes de la limpieza de tanques					
Otros (especifíquese)					

Anexo II del Convenio MARPOL - Sustancias nocivas líquidas¹⁸					
Sustancia de categoría X					
Sustancia de categoría Y					
Sustancia de categoría Z					
Otras sustancias					
Anexo IV del Convenio MARPOL - Aguas sucias					
Anexo V del Convenio MARPOL - Basuras					
A. Plásticos					
B. Desechos de alimentos					
C. Desechos domésticos (por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc.)					
D. Aceite de cocina					
E. Cenizas del incinerador					
F. Desechos operacionales					
G. Cadáveres de animales					
H. Artes de pesca					
I. Desechos electrónicos					
J. Residuos de carga ¹⁹ (nocivos para el medio marino)					
J. Residuos de carga ²⁰ (no nocivos para el medio marino)					
Anexo VI del Convenio MARPOL - Contaminación atmosférica					
Sustancias que agotan la capa de ozono y equipo que contenga tales sustancias ²¹					
Residuos de la limpieza de los gases de escape					

¹⁸ Indíquese el nombre de expedición correcto de la sustancia nociva líquida en cuestión.

¹⁹ Pueden ser estimaciones; indíquese el nombre de expedición correcto de la carga seca.

²⁰ Pueden ser estimaciones; indíquese el nombre de expedición correcto de la carga seca.

²¹ Resultantes de las actividades normales de mantenimiento a bordo

Otros desechos no contemplados en el Convenio MARPOL					
Desechos pescados de forma no intencionada					

Notas

1. Esta información se utilizará a efectos del control por el Estado rector del puerto y otros fines de inspección.
2. Este impreso deberá cumplimentarse salvo si el buque está sujeto a una exención de conformidad con el artículo 9 de la Directiva XXXX/XXXX/UE.

ANEXO 3

FORMATO NORMALIZADO DEL RECIBO DE ENTREGA DE DESECHOS

El representante designado de la instalación receptora deberá facilitar este formulario al capitán del buque que haya entregado desechos de conformidad con el artículo 7 de la Directiva XXXX/XX/UE.

El presente formulario se llevará a bordo del buque junto con los correspondientes libros registro de hidrocarburos, de carga o de basuras exigidos por el Convenio MARPOL.

1. PORMENORES DE LA INSTALACIÓN RECEPTORA Y DEL PUERTO

1.1.	Nombre de la localidad/terminal:
1.2.	Proveedor(es) de la instalación receptora:
1.3.	Proveedor(es) de la instalación de tratamiento, si difieren de la anterior:
1.4.	Fecha y hora de la entrega de desechos desde: hasta:

2. PORMENORES DEL BUQUE

2.1.	Nombre del buque:	2.5.	Propietario o armador:
2.2.	Número IMO:	2.6.	Número o letras distintivas: Número MMSI:
2.3.	Arqueo bruto:	2.7.	Estado de abanderamiento:
2.4.	Tipo de buque: <input type="checkbox"/> Petrolero <input type="checkbox"/> Químico <input type="checkbox"/> Granelero <input type="checkbox"/> Portacontenedores <input type="checkbox"/> Otros buques de carga <input type="checkbox"/> Buque de pasaje <input type="checkbox"/> Buque de transbordo rodado <input type="checkbox"/> Otro (especifíquese)		

3. TIPO Y CANTIDAD ESTIMADA DE DESECHOS RECIBIDOS

Anexo I del Convenio MARPOL - Hidrocarburos	Cantidad (m ³)	Anexo V del Convenio MARPOL - Basuras	Cantidad (m ³)
Aguas de sentina oleosas		A. Plásticos	
Residuos oleosos (fangos)		B. Desechos de alimentos	
Aguas oleosas procedentes del lavado de tanques		C. Desechos domésticos (por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc.)	
Agua de lastre sucia		D. Aceite de cocina	
Depósitos y fangos procedentes de la limpieza de tanques		E. Cenizas del incinerador	
Otros (especifíquese)		F. Desechos operacionales	

Anexo II del Convenio MARPOL - Sustancias nocivas líquidas	Cantidad (m3)/Denominación⁵	G. Cadáveres de animales	
Sustancia de categoría X		H. Artes de pesca	
Sustancia de categoría Y		I. Desechos electrónicos	
		J. Residuos de carga ⁶ (nocivos para el medio marino)	
		K. Residuos de carga ⁶ (no nocivos para el medio marino)	
		Anexo VI del Convenio MARPOL - Contaminación atmosférica	Cantidad (m³)
Sustancia de categoría Z		Sustancias que agotan la capa de ozono y equipo que contenga tales sustancias	
Otras sustancias		Residuos de la limpieza de los gases de escape	
Anexo IV del Convenio MARPOL - Aguas sucias	Cantidad (m³)	Otros desechos no contemplados en el Convenio MARPOL	Cantidad (m³)
		Desechos pescados de forma no intencionada	

En nombre de la instalación portuaria, confirmo que los desechos/residuos mencionados han sido entregados.

Firma:

Nombre completo y sello de la empresa:

⁵ Indíquese el nombre de expedición correcto de la sustancia nociva líquida en cuestión.

⁶ Indíquese el nombre de expedición correcto de la carga seca.

ANEXO 4

Categorías de costes y de ingresos netos relacionados con la explotación y gestión de las instalaciones portuarias receptoras

[...]

El presente certificado será válido hasta el [*insértese la fecha*], salvo modificación, antes de esa fecha, de los motivos por los cuales se expide el certificado.

Lugar y fecha

.....
Nombre

Cargo
